

BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN
BAN- RAIL
FÖRVALTNINGS
CENTRALEN R
RHK
FINNISH RAIL
ADMINISTRATION
BANFÖRVALTNINGSCENTRALE
RATAHALLINTOKESKUS



ÅRSBERÄTTELSE 1995

Innehåll

Banförvaltningscentralens verksamhetsidé	3
Banförvaltningscentralens uppgifter	4
Överdirektörens översikt	6
Trafik	8
Internationell verksamhet	9
Banhållning	10
Säkerhet	12
Utveckling	14
Ekonomisk översikt 1995	16
Banförvaltningscentralens roll	18
Banförvaltningscentralens organisation	18
Kontaktuppgifter	19
Data om Finlands järnvägar	19

Banförvaltningscentralens

verksamhetsidé

Banförvaltningscentralen

(fi. Ratahallintokeskus, RHK) främjar verksamhetsförutsättningarna för järnvägstrafiken, som ett effektivt, säkert och miljövänligt trafikslag såväl i hemlandet som en del av det internationella transportsystemet.

RHK handhar

 underhållet och utvecklandet

av bannätet samt järnvägstrafikens säkerhet och erbjuder järnvägsföretagen en konkurrenskraftig trafikled.

RHK beaktar

 transportbehoven inom

näringslivet och kollektivtrafiken och fungerar i enlighet med principerna för den hållbara utvecklingen. Inom den internationella trafiken utvecklas bannätet som en central länk mellan öst och väst.

RHK eftersträvar

 att aktivt påverka

ärenden i anslutning till Finlands trafikpolitik och trafikens infrastruktur.

STRATEGIENHETEN

Ärenden i anslutning till utvecklandet av bannätet och trafikpolitiken.

ENTREPRENADENHETEN

Beställning av banhållningsarbeten och trafikledningstjänster.

SÄKERHETSENHETEN

Järnvägstrafikens säkerhetsnormer, hälsotillstånds- och utbildningskrav samt kontrollavgifter.

TEKNISKA ENHETEN

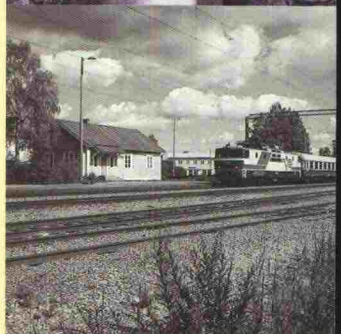
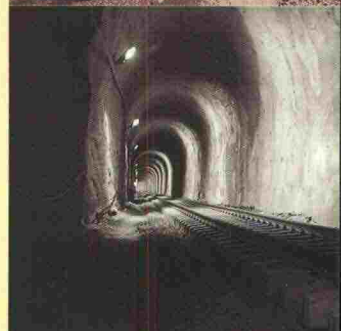
Normer och säkerhet i anslutning till järnvägsmaterielen samt banan och dess anläggningar.

FASTIGHETSENHETEN

Anskaffning och förvaltning av fast egendom samt planläggnings och miljöärenden.

EKONOMIGRUPPEN

RHK:s ekonomi och allmänna ärenden.



Banförvaltnings- centralen

s v a r a r

för Finlands bannät

BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN
(RHK) ÄR ETT SJÄLVSTÄNDIGT
ÄMBETSVÄRK SOM LYDER UNDER
TRAFIKMINISTERIET, SÅSOM AVSES I
LAGEN OM STATENS BANNÄT.
RHK HANDHAR UNDERHÅLLET
OCH UTVECKLINGEN AV BAN-
NÄTET SAMT JÄRNVÄGS-
TRAFIKENS SÄKERHET.
RHK FÖRVALTAR BANNÄTET
OCH DÄRTILL HÖRANDE AN-
LÄGGNINGAR, INKLUSIVE
KONSTRUKTIONER OCH
JORDOMRÅDEN.
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN
INLEDDE SIN VERKSAMHET 1.7.1995

Utgångspunkten för grundandet av Banförvaltningscentralen var att bevara myndighetsuppgifterna hos staten, när VR omvandlades till aktiebolag. RHK utgör även en del av utvecklandet av järnvägstrafiken i överensstämmelse med EU-bestämmelserna. Enligt dem bör nämligen banhållningen och finansieringen av den hållas isär från den egentliga operativa verksamheten.

Det främsta målet i samband med reformen var att tydligare än tidigare skilja åt transportverksamheten och underhåll och byggande av bannätet. Avsikten är att sköta transportverksamheten som bolag på samma sätt som annan statlig verksamhet i konkurrenssituation samt att ansvaret för bannätet är hos staten på samma sätt som ansvaret för andra trafikleder.

Åtskiljandet av transportverksamhet och infrastruktur möjliggör fri konkurrens inom den inhemska järnvägstrafiken på lång sikt. Separeringen ökar öppenheten i de statliga stöden och främjar tillämpningen av konkurrenslagstiftningen.

RIKSDAGEN BESLUTAR OM FINANSIERINGEN AV BANHÅLLNINGEN

Enligt lagen om statens bannät äger staten bannätet och därtill hörande anläggningar och områden, upprätthåller bannätet samt ombesörjer dess förnyande och byggande av eventuella nya banor. Alla dessa uppgifter sköts av Banförvaltningscentralen.

Riksdagen beslutar om finansieringen av banhållningen årligen i samband med statsbudgeten. RHK uppbär av åkarna en banavgift för användningen av bannätet. RHK får medlen till banhållningen och löpande utgifter ur statsbudgeten samt via annan finansiering, såsom banavgifter samt hyres- och övriga intäkter. RHK köper tjänsterna i anslutning till banhållningen, fastighetsskötseln och trafikledningen av utomstående företag, bl.a. VR-bolagen.

Det årliga minimifinansieringsbehovet för banhållningen uppgår till cirka 2 miljarder mark, dvs. samma summa som användes för banhållningen såväl år 1994 som år 1995.

EN STYRELSE LEDER OCH ÖVERVAKAR VERKSAMHETEN

Enligt den förordning som utfärdats om RHK, leder och övervakar en av statsrådet tillsatt styrelse dess verksamhet. Styrelsens uppgift är bl.a.

att besluta om RHK:s allmänna verksamhetslinjer och de mål som skall uppställas ämbetsverket i fråga om service och verksamhet. Styrelsen gör även framställningar gällande verksamhetens allmänna utveckling och trafikpolitiken visavi järnvägstrafiken samt fastställer viktiga planer och principbeslut om byggande och underhåll av bannätet även om skötseln av trafikledningen. Statsrådet utnämnde den första styrelsen 15.6.1995.

Till styrelsen hör överdirektör Ossi Niemimuukko, ordförande, överingenjör Rita Piirainen från trafikministeriet, vice ordförande samt som representanter för järnvägstrafikens användare materialchef Marjatta Kukkamäki från Kemira Fibres Oy och verkställande direktör Henri Kuitunen från VR Aktiebolag representerande VR-Group Ab. Banningenjör Tapio Peltohaka representerar RHK:s personal. Styrelsens verksamhetsperiod sträcker sig till utgången av år 1997.

EN LITEN, EFFEKTIV OCH FUNGERANDE ORGANISATION

RHK:s operativa verksamhet leds av överdirektören. Under överdirektören lyder en ekonomigrupp och fem enheter: strategienheten, entreprenadenheten, säkerhetsenheten, tekniska enheten och fastighetsenheten. Totalt arbetar 55 personer i själva ämbetsverket. Härutöver finns det 33 personer inom järnvägstrafikens biljettkontroll, som RHK svarar för i enlighet med lagen om kontrollavgifter.

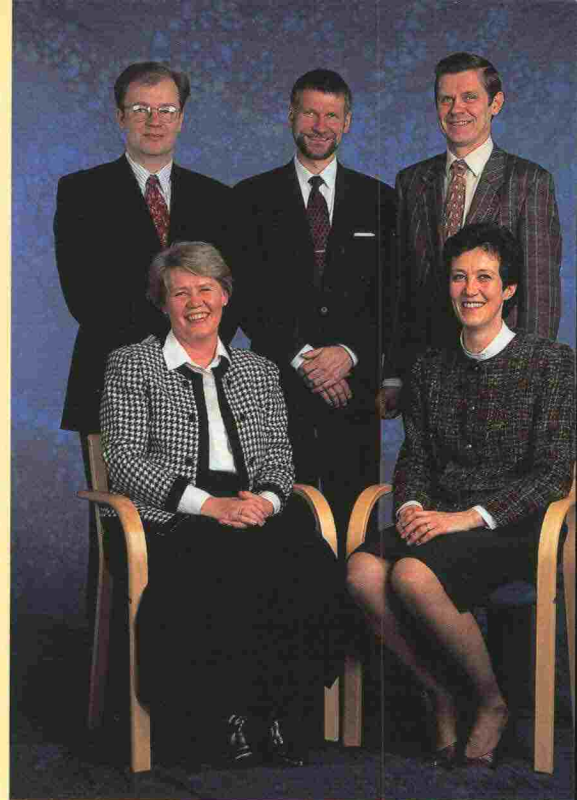
RHK:s ekonomigrupp sköter ämbetsverkets ekonomiförvaltning och allmänna ärenden. På dess ansvar ligger personalärendena, de ekonomiska ärendena allt från uppgörande av budgeten samt kontorssystemen och kontorsservicen.

Strategienheten sköter ärenden i anslutning till utvecklandet av bannätet och trafikpolitiken. Till befattningsbilden hör projektutredningar, utvecklingsstrategier och utvecklingsprogram. Exempelvis ärenden i anslutning till genbanan till Lahtis är på utvecklingsenhetens ansvar.

Beställningen av arbeten i anslutning till banhållningen ankommer på entreprenadenheten. Den sköter beställningen och kontrollen av såväl byggarbeten som underhållsarbeten. Dessutom sköter entreprenadenheten bl.a. utvecklandet och beställningen av trafikledningstjänster samt uppgörandet av projektprogram för de närmaste åren.

Såväl säkerhetsenheten som den tekniska enheten svarar för järnvägstrafikens säkerhet. Till säkerhetsenhetens ansvarsområde hör bl.a. säkerhetsföreskrifterna och bestämmelserna gällande tågtrafiken. Säkerhetsenheten uppställer även kraven för trafikpersonalens hälsotillstånd och utbildning. Den tekniska enheten ansvarar för sin del för järnvägsmaterielens samt banans och anläggningarnas säkerhet. Enheten uppgör normerna, typgodkännandena och kontrollerna för såväl materieltekniken som ban- och säkerhetsanordningstekniken. Dessutom hör säkerhetsärendena inom eltekniken samt kvalitetsärendena till den tekniska enheten.

Fastighetsenhetens uppgift är att anskaffa, förvalta och hyra ut fast egendom. Även planläggnings- och miljöärendena ankommer på denna enhet. Fastighetsenheten sköter dessutom områdesarrangemang och områdesinlösningar samt planutlåtanden och fastighetsförrättningar.



Banförvaltningscentralens styrelse: Marjatta Kukkamäki (nere till vänster), Rita Piirainen, Henri Kuitunen (uppe till vänster), Ossi Niemimuukko och Tapio Peltohaka.



Överdirektörens

Översikt

BANFÖRVALTNINGSCENTRALENS
FÖRSTA VERKSAMHETSÅR HAR VARIT
ARBETSDRYGT. FASTÄN
ÄMBETSVERKET OFFICIELLT INLEDDE
SIN VERKSAMHET DEN 1 JULI 1995, ÄR
DET BEFOGAT ATT TALA OM ETT HELT
VERKSAMHETSÅR, EMEDAN
IGÅNGSÄTTANDET AV
VERKSAMHETEN KRÄVDE MYCKET
FÖRBEREDELSE OCH NÖDVÄNDIGT
ARBETE MED TANKE PÅ
BANHÅLLNINGENS KONTINUITET.

Arbetet i det nya ämbetsverket har kommit bra i gång utgående från de uppgifter och mål, som bestäms i lag och förordning. Vår främsta uppgift är att sörja för underhållet och utvecklandet av bannätet samt för järnvägstrafikens säkerhet, och på detta sätt främja järnvägstrafikens verksamhets- och konkurrensförutsättningar.

Fastän RHK är ett ämbetsverk och innehar myndighetsställning, kan man gott även tala om kundförhållanden. Med kunder avses då företag som trafikerar bannätet. Utöver den allmänna trafikpolitiken bör åkeriernas behov och deras tillgodoseende ses som en viktig faktor som styr infrastrukturförvaltarens verksamhet. Härvid är man tvungen att överväga å ena sidan förhållandet mellan person- och godstrafik, å andra sidan behoven inom den internationella och nationella trafiken.

DET FÖRÅLDRADE BANNÄTET KRÄVER FÖRNYELSE OCH TILLÄGGSKAPACITET

Det existerande bannätet tjänar inte järnvägstrafikens behov på bästa möjliga sätt. De huvudsakliga problemen är två till antalet. För det första är bannätet gammalt, till största delen byggt på 1960-talet och därför i skriande behov av förnyelse. Detta framkommer till exempel då man betraktar, att 360 kilometer bana är försedd med trafikbegränsningar och att antalet begränsningar ökar hela tiden.

Det andra centrala problemet är flaskhalsarna på vissa delar av bannätet - kapacitetsbristen. Detta syns speciellt på området i sydöstra Finland samt på huvudbanorna från Helsingfors västerut och norrut. RHK:s främsta uppgift är att avlägsna dessa problem. Minskande av antalet hastighets- och axellastbegränsningar genom förnyande av bannätet samt avlägsnande av flaskhalsar genom tilläggsspår, främjar såväl exportindustrins konkurrenskraft som kollektivtrafikens utveckling i enlighet med den hållbara utvecklingen.

TILLRÄCKLIG FINANSIERING OCH EFFEKTIVT UTNYTTJANDE AV PENGARNA ÄR A OCH O

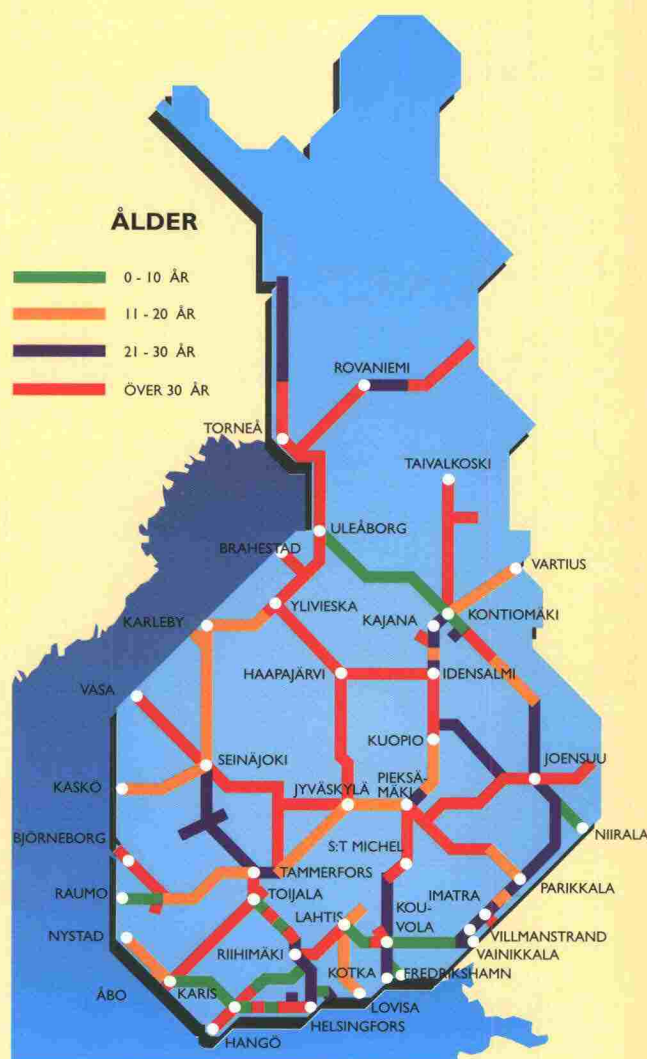
Upprustningen av bannätet och bibehållandet av dess värde förutsätter en årlig finansieringsnivå på drygt två miljarder mark. Fastän utsikterna inom den statliga ekonomin nu just är allt annat fagra, är det skäl att hoppas att det skall finnas tillräcklig förståelse för uppnåendet av denna finansieringsnivå.

Samtidigt som man talar om en tillräcklig finansiering, bör man även tala om hur man skall få de pengar, som man har till sitt förfogande, att bättre räcka till.

Det är givetvis oerhört viktigt att arbetena förläggs till de rätta ställena samt att arbetet utförs så förmånligt som möjligt och i så stora helheter som möjligt. Härutöver är det väsentligt, att en så stor del av arbetet som möjligt kan utföras under fri konkurrens. Då kan man komma fram till det rätta priset samt den innovation, som håller kostnaderna i styr.

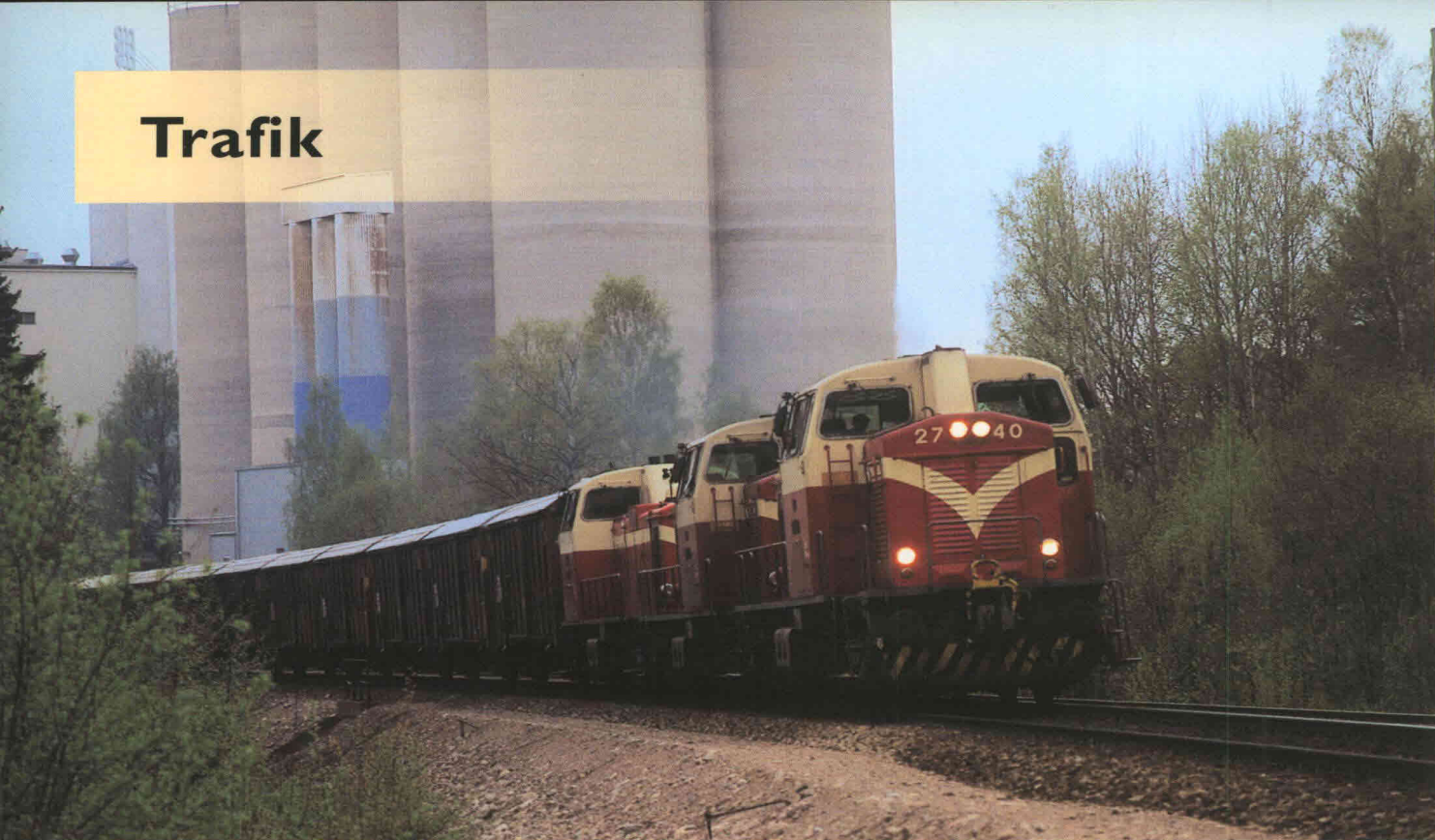
Finland behöver en fungerande och effektiv järnvägstrafik. Järnvägstrafiken å sin sida behöver ett fungerande och effektivt bannät. RHK:s mål är att bringa bannätet, som står i hela samhällets tjänst, på den nivå som en modern, i utveckling stadd järnvägstrafik förutsätter.

Överbyggnadens ålder på bannätet



*Överdirektör
Ossi Niemimäki*





Trafikens behov utgör utgångspunkten för banhållningen

UTGÅNGSPUNKTEN FÖR
UPPRÄTTHÅLLANDET OCH
UTVECKLANDET AV
BANNÄTET UTGÖRS AV
TRAFIKBEHOVEN, SÅVÄL
INOM LANDET SOM INOM
DEN INTERNATIONELLA
TRAFIKEN.
BANHÅLLNINGEN SKAPAR
FÖRUTSÄTTNINGARNA
FÖR EN EFFEKTIV OCH
KONKURRENSKRAFTIG
JÄRNVÄGSTRAFIK.

Järnvägstrafiken påverkas i hög grad av transportmarknaden, som förändras bl.a. i enlighet med utvecklingen inom den internationella handeln och Finlands ekonomi samt utgående från trafik- och samhällspolitiken och industrins investeringar.

GODSTRANSPORTER INOM HANDEL OCH INDUSTRI

Tills vidare finns det endast en operatör på finska statens bannät, dvs. VR Aktiebolag. Dess godstransporter uppgick år 1995 till närmare 40 miljoner ton, vilket var 2 procent mera än år 1994. Transportvolymerna inom den inhemska trafiken utgjorde 22 miljoner ton. De internationella transportererna överskred totalt 17 miljoner ton, varav merparten, dvs. närmare 16 miljoner ton var östtrafik. Transittrafikens godstransporter uppgick till 4 miljoner ton.

De största varugrupperna i järnvägstrafiken är skogs- och metallprodukter samt råvaror och produkter inom den kemiska industrin. Efterfrågans tillväxt inom godstrafiken koncentreras till utrikeshandels- och transittransporterna.

De största förändringarna i trafikströmmarna orsakas av godsströmmarna mellan Finland och Ryssland samt eventuella nya transitrutter. Den viktigaste järnvägsförbindelsen mellan Finland och Ryssland går fortfarande via Vainikkala gränsstation.

FÖRBINDELSERNA INOM PERSONTRAFIKEN UTVECKLAS

Av resor överstigande 75 kilometer inom persontrafiken utgör tågets andel inom kollektivtrafiken cirka 60 procent. Inom fjärrtrafiken gjordes år 1995 över 11 miljoner resor. Ökningen var 3 procent jämfört med året innan.

Det nuvarande bannätet för persontrafik stöder Finlands regionala struktur. Cirka 80 procent av finländarna bor i kommuner belägna intill järnvägen. Framdeles torde efterfrågan inom fjärrtrafiken allt-

mera koncentreras till riksomfattande snabbförbindelser och dito mellan stora centra. VR Aktiebolag har slutit ett avtal om anskaffning av rälsbussar av ny typ till svagt trafikerade bansträckor.

Inom Helsingfors närtrafik görs

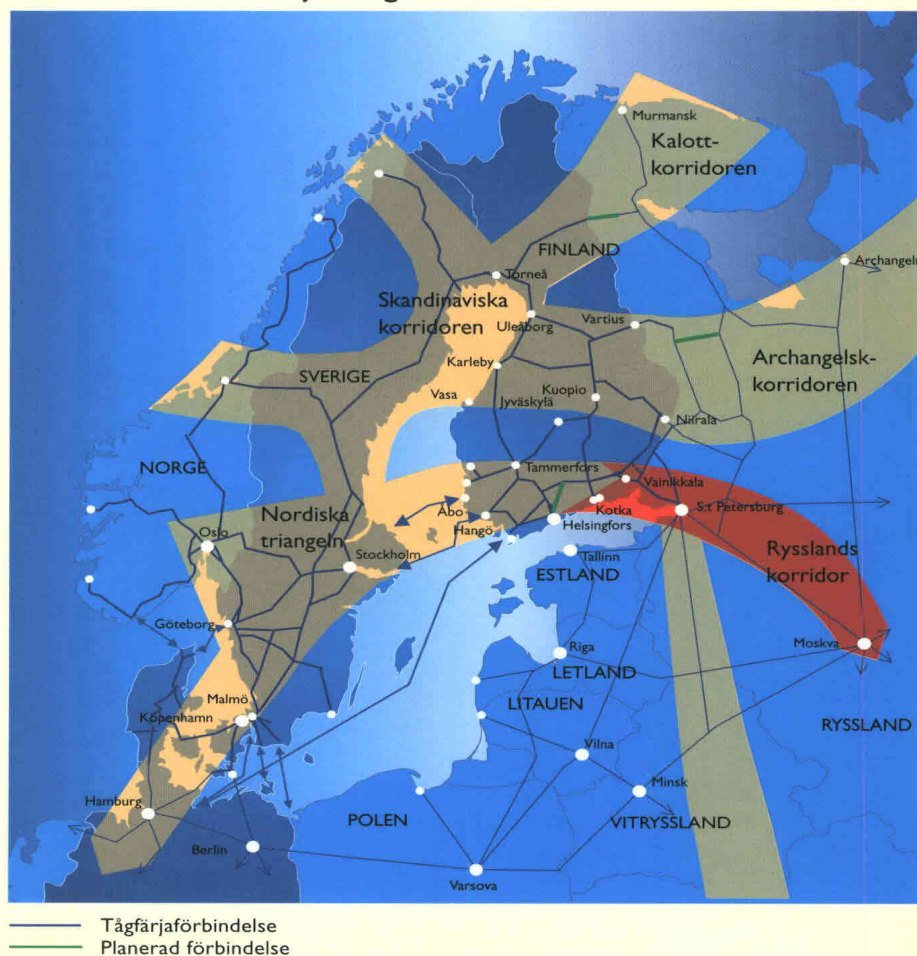
varje arbetsdag cirka 120 000 resor med tåg. Kommunerna i Helsingforsregionen håller på att utveckla ett system för anslutande trafik. I detta system sköter ett tätt tågutbud de starka radiella passagerarströmmarna.

Olika internationella modeller

Den senaste tidens utveckling inom järnvägstrafiken i Europa grundar sig på EU:s direktiv, som har som en princip att skilja åt transportverksamhet och banhållning. EU:s medlemsstater förverkligar emellertid åliggandena i direktivet på mycket olika sätt, utgående från nationell basis.

I Sverige avskiljdes underhållet och byggandet av banor redan år 1988. Banverket sköter dessa uppgifter. Sveriges järnvägsbolag SJ trafikerar bannätet och betalar en banavgift. I Danmark ingår banhållningen i järnvägsinrättningen DSB:s åligganden. DSB erhåller av staten ett engångsbelopp, med vilket man täcker utgifterna för banhållningen. I Tyskland är banhållningen på det privaträttsliga järnvägsföretaget DB AG:s ansvar. Företaget har indelats i självständiga enheter, som sköter transportverksamhet och banhållning. Anslagen för banhållning erhålls av förbundsstaten. I England svarar det statliga banverket Railtrack för banhållningen. Man är i färd med att privatisera Railtrack, på samma sätt som övrig järnvägsverksamhet.

De internationella järnvägsförbindelserna till och från Finland

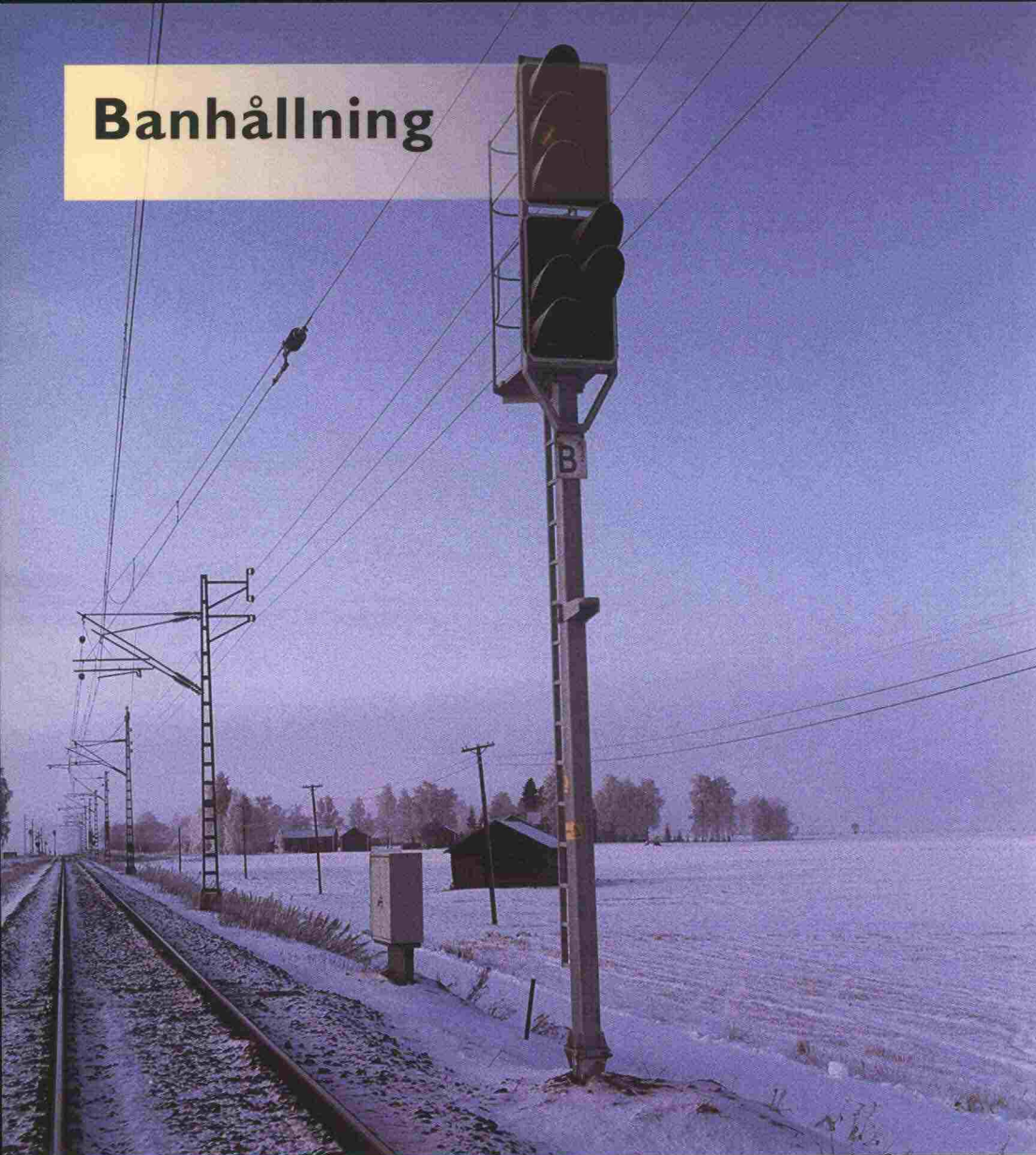


RHK deltar i samarbete

RHK deltar aktivt i den internationella verksamheten på järnvägsområdet. RHK har fr.o.m. början av 1996 varit medlem i den internationella järnvägsunionen UIC samt i den europeiska järnvägsgemenskapen CER. Dessutom medverkar ämbetsverket i samarbetet på de närliggande

områdena tillsammans med järnvägsmyndigheterna i de nordiska länderna, Baltikum och Ryssland. Det centrala målet för verksamheten och samarbetet på internationell nivå är att förstärka Finlands ställning som järnvägslink mellan öst och väst.

Banhållning



En effektiv banhållning säkrar verksamhetsförutsättningarna för tågtrafiken

GRUNDANDET AV RHK HAR INTE
MEDFÖRT NÅGRA DIREKTA STORA
FÖRÄNDRINGAR I
BANHÅLLNINGSARBETET I PRAKTIKEN.
UNDERHÅLLET, BYGGANDET OCH
UTVECKLANDET HAR FORTGÅTT
UTAN AVBROTT PÅ OLIKA DELAR AV
BANNÄTET.

Banförvaltningscentralen och Oy VR-Rata Ab slöt 30.6.1995 de första avtalen gällande banhållningen. Dessa gav Oy VR-Rata Ab det totala ansvaret för entreprenader inom banhållningen till årets slut. I avtalspaketet ingick bl.a. underhåll och byggande av banor, teknisk service samt arbete i anslutning till utveckling och planering av bannätet. Med VR Aktiebolag ingick RHK bl.a. ett trafikledningsavtal.

UPPRUSTNING OCH UTVECKLING

Upprustningsarbetet fortsatte bl.a. på bansträckan Helsingfors-Tammerfors, som är Finlands livligaste trafikerade

bandel och ingår i det planerade snabbtågsnätet. Banans skick kräver absolut förnyande av dess överbyggnad, dvs. räler, sliprar, växlar och ballast. Dessutom skall säkerhetsanordningarna på bandelen förnyas, ett automatiskt tågkontrollsystem byggas samt de plankorsningar som finns kvar avlägsnas.

På bansträckan Tammerfors-Seinäjoki fortsatte likaledes upprustningsarbetet och nivåhöjningen. Bandelens kapacitet har utökats på 1990-talet bl.a. genom att man förnyat säkerhetsanordningar och trafikledning, skapat nya mötesplatser för tågen och förlängt de gamla bangår-

darna. År 1995 påbörjades förnyandet av banans överbyggnad och på bansträckan Parkano-Seinäjoki togs det första regionala ställverket i bruk. Med hjälp av datorstyrda ställverk vänds växlarna på bangården och tågens gång säkras. Detta säkrar, påskyndar och effektiviserar trafiken.

Upprustningsarbete utfördes även på bandelen Lahtis-Kouvola, som är en viktig del av såväl den nationella som internationella trafiken. På bansträckorna Riihimäki-Lahtis och Luumäki-Vainikkala påbörjades upprustningsarbetet och förnyandet av säkerhetsanordningarna.

Upprustningen av kustbanan mellan Helsingfors och Åbo, som redan pågått en längre tid, befinner sig nu i sitt slutskede. Det återstår ännu litet byte av sliprar samt avlägsnande av plankorsningar. Största delen av banan är redan i det skick, att den kan fungera som Finlands första bana med snabbgående trafik. Arbetet på stadsbanan mellan Helsingfors och Dickursby är likaledes på slutrakan. Banans fjärde spår skall bli färdigt sommaren 1996. Då skiljs fjärrtrafiken och huvudstadsregionens närtrafik åt, så att bägge har två spår till sitt förfogande. På detta sätt uppnår man tilläggskapacitet och kan därmed höja antalet tågturer. I anslutning till projektet har man även utvecklat stationer och stationsområden.

ELEKTRIFIERINGEN FRAMSKRIDER

Inom elektrifieringen blev bandelen Jyväskylä-Pieksämäki klar år 1995. Den eldragna tågtrafiken inleddes i början av oktober på denna 78 kilometer långa bana. Elektrifieringen av bandelen utgjorde en fortsättning på elektrifieringen av bandelen Tammerfors-Jyväskylä. I och med dess

fullföljande kom en enhetlig elektrifierad "ring" till stånd; Tammerfors-Pieksämäki-Kouvola-Riihimäki-Tammerfors.

Av Finlands bannät är nu över en tredjedel, dvs. 2073 bankilometer, elektrifierad. För tillfället utförs elektrifieringsarbete på bansträckan Tammerfors-Björneborg/Raumo och följande i turen är bandelen Toijala-Åbo. Då dessa arbeten slutförts, är så gott som alla mera betydelsefulla bandeler i södra Finland elektrifierade.

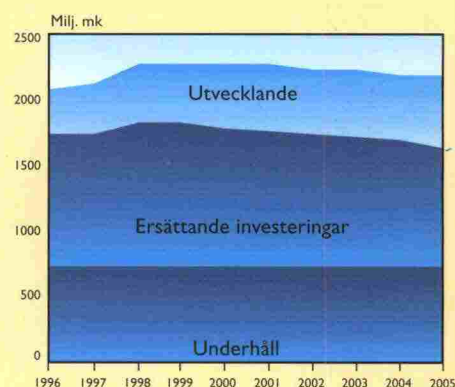
MAN FÖRBEREDER SIG PÅ KONKURRENS

RHK har ingått merparten av 1996 års entreprenad- och serviceavtal med VR-bolagen. Målet är emellertid att framskrida stegvis vad gäller offentlig offertförfrågan bland entreprenörer och leverantörer. I bl.a. EU-bestämmelserna förutsätts konkurrensförfarande. Härmed eftersträvas effektivisering av verksamheten, höjning av produktiviteten och effektivare användning av pengarna än tidigare.

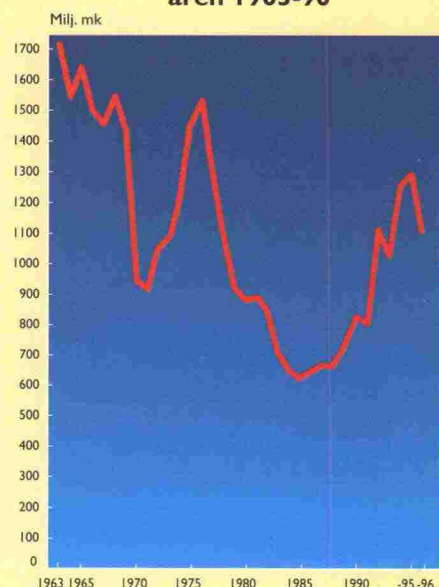
Meningen är att en så stor del av byggarbetena som möjligt och en del av underhållsarbetena redan fr.o.m. år 1997 skall utsättas för konkurrens. Även materialanskaffningarna skall bli föremål för konkurrens. Fr.o.m. början av år 1997 kommer RHK att köpa direkt en del av spårförnödenheterna, bl.a. alla nya växlar.

Fastän Finland är ett relativt litet järnvägsland, intresserar det internationella entreprenörer och leverantörer bl.a. på grund av sitt geopolitiska läge. Ett belägg för detta är bl.a. att RHK redan har slutit avtal med en utländsk entreprenör om slipning av räler. Via den finländska marknaden är det möjligt för entreprenörer att öppna vidare internationella förbindelser.

Banhållningens finansieringsbehov 1996-2005



Investeringar i banhållningen år 1963-96



Banhållningens investeringsbehov år 1996-99

(Finansieringsnivå 2,1-2,3 mrd/år)





En klar fördelning av säkerhetsärendena

JÄRNVÄGSTRAFIKENS
SÄKERHET ÄR SUMMAN
AV FLERA FAKTORER.
SÄKERHETEN PÅVERKAS
AV BANORNA,
ANORDNINGARNA INOM
TRAFIKLEDNINGEN OCH
SÄKERHETEN, DRAG- OCH
VAGNSMATERIELEN,
TRAFIKREGLERNA SAMT
PERSONALENS
YRKESSKICKLIGHET.

I och med grundandet av RHK klarnade arbetsfördelningen och handhavandet av säkerhetsärendena. Tidigare var ju alla säkerhetsärenden på VR:s ansvar, nu däremot sköter RHK som en självständig myndighet banorna, säkerhetstekniken och trafikreglerna samt ställer upp de hälsotillstånds- och utbildningskrav som gäller för trafikpersonalen. Det åligger åkaren att följa de givna normerna och reglerna samt att se till att personalen uppfyller de krav som ställs på den.

RHK analyserar alla olyckor och risk-situationer som uppstått i järnvägstrafiken, för att sedan kunna utnyttja resultaten för vidareutvecklande av säkerhetsåtgärderna. Den egentliga undersökningen av olyckor sköts av Centralen för undersökning av olyckor vid justitieministeriet. Övervakningen av järnvägs-transporter av farliga ämnen handhas av

RHK i egenskap av behörig myndighet. RHK övervakar att reglerna för dessa transporter efterföljs.

RHK deltar även aktivt i det internationella samarbetet för säkerhetsärenden och följer de internationella kraven och normerna på området.

IBRUKTAGANDE AV AUTOMATISK TÅGKONTROLL

Det största framsteget inom säkerhetstekniken år 1995 utgjordes av ibruktagandet av automatisk tågkontroll på kustbanan mellan Helsingfors och Åbo. Denna bansträcka är den första med snabbtrafik. Tills vidare fungerar tågkontrollen på banavsnittet Kyrkslätt-Kuppis, vars längd är 162 kilometer. Mellan Ilmala och Kyrkslätt installeras systemet våren 1997.

Genom kontrollsystemet försäkras att

tågets högsta tillåtna hastighet och signaler och märken som påverkar tågets gång efterföljs. Om tåget överskrider den tillåtna hastigheten bromsar det automatiskt. Målet är att stegvis ta i bruk detta kontrollsystem på de livligast trafikerade huvudbanorna före år 2002.

En teknik som redan varit i bruk en längre tid, är den automatiska linjeblockeringen och fjärrstyrningen. Dessa garanterar tågtrafikens säkerhet. I linjeblockeringen har banlinjen indelats i korta automatiskt fungerande skyddsavsnitt, vilkas ljussignaler visar för varje tåg om skyddsavsnittet i fråga är fritt. Systemet garanterar tågen en säker körning även tätt efter varandra. På detta sätt kan man utnyttja ett banavsnitts kapacitet så effektivt som möjligt. Från fjärrstyrningscentralerna åter styrs och övervakas trafiken på de linjeblockerade bandelarna. För närvarande finns det 1 744 bankilometer med linjeblockering och 1416 bankilometer med fjärrstyrning.

AVLÄGSNANDE AV PLANKORSNINGAR

En viktig del inom förbättrandet av såväl järnvägs- som vägtrafikens säkerhet, är avlägsnandet och säkrandet av plankorsningar. Plankorsningar avlägsnas överallt på bannätet, framför allt på bandelar med transport av farliga ämnen samt bandelar för vilka planeras snabbgående trafik. Man kan köra över 140 km/h endast på bandelar med tågövervakning, som saknar plankorsningar vid allmän väg. År 1995 avlägsnades totalt cirka 170 plankorsningar. Härutöver försågs 18 obebakade plankorsningar med säkerhetsanordningar. Man avlägsnar plan-

korsningar genom vägarangemang samt genom att bygga övergångsbroar eller vägportar. Avlägsnandet av plankorsningar görs i samarbete med kommunerna och vägverket.

TYPGODKÄNNANDEN OCH STADGOR PÅ RHK:S ANSVAR

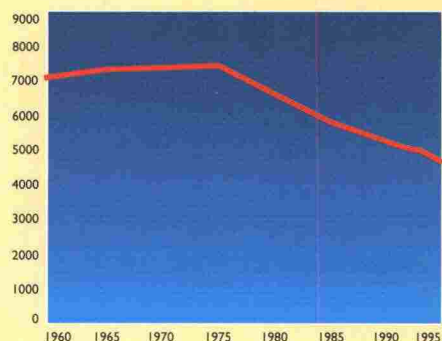
RHK ansvarar för bl.a. tågmaterielens tekniska normer och typgodkännanden. Hösten 1995 beviljade RHK på basis av provkörningar VR drifttillstånd för det nya Sm3-tåget (Pendolino 220) för påbörjande av kommersiell provtrafik. Tillståndet har medgett en körning av tåget med 160 km/h på de avsnitt på kustbanan som saknar plankorsningar. Man torde tillåta körning med 200 km/h av Sm3-tåget sommaren 1996. Dessutom har ämbetsverket aktivt medverkat i processen för typgodkännande av VR:s nya Sr2-ellok.

RHK har under loppet av år 1995 slutfört förnyandet av tågsäkerhetsordningen, som hade påbörjats vid VR. Säkerhetsordningen har nu disponerats på nytt och man har tagit i betraktande tekniska reformer i anslutning till säkerheten, såsom tågens automatiska kontrollsystem.

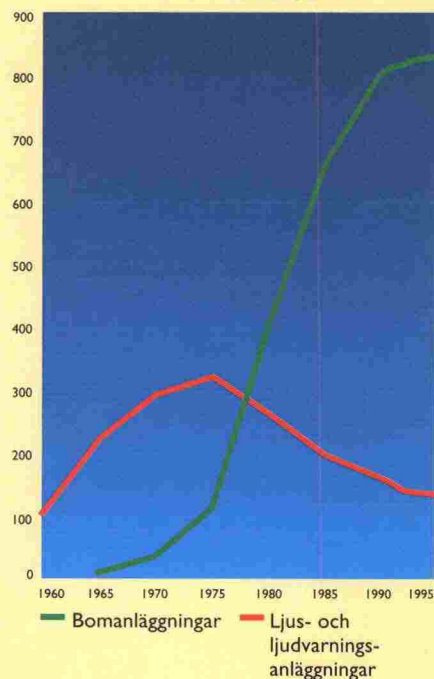
Den nya tågsäkerhetsordningen trädde i kraft i början av mars 1996. Hälсотillståndskraven för personer inom trafiksäkerhetsuppgifter vid järnvägen ajourförs. De nya kraven, inkluderande tillämpningsdirektiv, träder i kraft under våren 1996.

Även bestämmelserna gällande förberedelserna för eventuella järnvägsolyckor har förnyats så att de svarar mot den nuvarande organisationen och arbetsfördelningen. I bestämmelserna har bl.a. definierats beredskapstiderna för räddnings- och röjningsarbete på enskilda bandelar.

Utvecklingen av det totala antalet plankorsningar åren 1960-95



Det totala antalet säkerhetsanordningar i plankorsningar åren 1960-95





Utvecklandet av bannätet ökar järnvägstrafikens konkurrenskraft

GENOM ATT UTVECKLA
BANNÄTET KAN MAN ÖKA
JÄRNVÄGSTRAFIKENS
EFFEKTIVITET OCH
PRODUKTIVITET SAMT HÖJA
DESS KONKURRENSKRAFT PÅ
ETT AVGÖRANDE SÄTT.

Nyckelområden inom utvecklandet är fortsatt elektrifiering, utökning av bankapaciteten, dvs. byggande av nya banor och spår, samt förbättring av säkerheten genom bl.a. automatisk tågkontroll och avlägsnande av plan-korsningar.

NORDISKATRIANGELN, ETT EU-PROJEKT

Ett centralt utvecklingsprojekt vid RHK är förbättrande av de banavsnitt som ingår i den s.k. Nordiska triangeln. Den Nordiska triangeln är ett gemensamt trafiksystem för Finland, Norge och Sverige, genom vilket de nordiska huvudstäderna förenas med varandra. Finlands andel av den Nordiska triangeln är en trafikkorridor i väst-östlig riktning. Den består av järnvägen Åbo-Helsingfors-Vainikkala med tillhörande hamnförbindelser, E 18-vägen, Helsingfors-

Vanda flygplats samt sydkustens hamnar.

Den Nordiska triangeln är ett av de 14 viktigaste trafikprojekten inom den Europeiska unionen. Den utgör en del av den konkurrenskraftiga logistiska korridor, som förenar EU på ett effektivt sätt med Ryssland och vidare med Ost- och Sydostasien.

Järnvägsförbindelsen från Åbo till Vainikkala via Helsingfors är redan idag en viktig nationell och internationell länk. Dess betydelse framhävs av att den Europeiska investeringsbanken EIB beviljat finska staten ett lån på cirka 1,5 miljard mark för förbättrande och byggande av bandelar som ingår i den Nordiska triangeln. Med hjälp av lånet kan man säkra upprustningsarbetets framskridning på banavsnitten Åbo-Helsingfors, Helsingfors-Dickursby samt Riihimäki-Lahtis.

TEN-NÄTET FÖRENNAR

De bandelar som hör till den Nordiska triangeln utgör en del av EU:s pan-europeiska trafiknät. Genom att utveckla detta s.k. TEN-nät (Trans-European-Network) eftersträvar man en förbättring av de nationella nätens sammankoppling och anpassning. EU har en speciell TEN-budget, genom vilken man kan få bidrag närmast till projektutredningar samt till låneräntor och lånegarantier. År 1995 fick Finland 35 miljoner mark i TEN-stöd, varav det mesta gick till den Nordiska triangeln. En del av stödet var direkt finansiering och en del räntestöd.

Utöver de banor som hör till den Nordiska triangeln, hör alla betydande bandelar inom den internationella godstrafiken samt de livligt trafikerade bandelarna inom persontrafiken i Finland till TEN-nätet. Dessa banors totala längd uppgår till närmare 3 500 kilometer.

GENBANA UNDER PLANERING

RHK har fortsatt planeringen av den s.k. genbanan till Lahtis, i enlighet med det projektbeslut som trafikministeriet fattade år 1994. Denna genbana som planerats gå från Kervo eller Träskända till Lahtis ansluter sig till utvecklandet av trafiken inom östra Finland och trafiken österut. Trafiken från Helsingfors längs huvudbanan norrut håller på att öka till den grad, att man efter årtiondets skifte kommer att behöva mera bankapacitet.

Genbanans preliminära generalplan och miljökonsekvensbedömningen blev färdiga i början av år 1996. Planerna baserar sig på fyra alternativ till genbana samt uppgradering av den existerande huvudbanan. Efter det att planerna varit på remiss väljer RHK det alternativ, som sedan ligger till grund för den slutliga generalplanen.

Beslut om projektets fortsatta behandling fattas år 1997, efter det att den slutgiltiga generalplanen blivit färdig.

Övriga projekt i generalplanen för utvecklandet av trafiken i östra Finland och österut år 1995 var höjandet av nivån på sträckan Lahtis-Luumäki, ett tilläggsspår till banavsnittet Luumäki-Vainikkala och val av banlinje mellan Lahtis och S:t Michel. Enligt de utlåtanden som givits om planerna kommer RHK att besluta om den fortsatta behandlingen av dessa projekt år 1996.

MILJÖÄRENDEN I FOKUS

Genbanan till Lahtis och tilläggsspåret mellan Luumäki och Vainikkala är de första järnvägsprojekten, i samband med vilka man har utfört en miljökonsekvensbedömning.

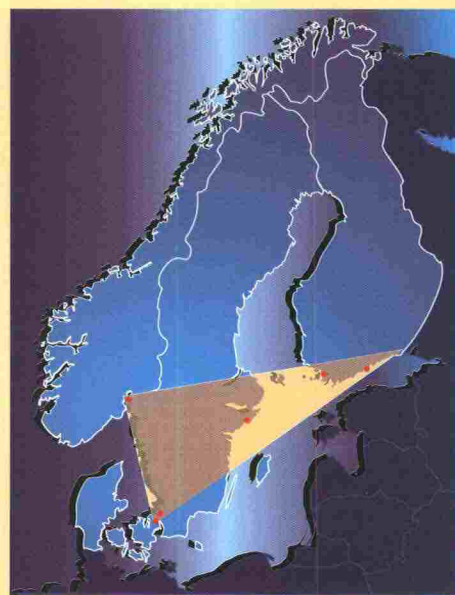
Miljöärendena har även i övrigt en framstående ställning i RHK:s verksamhet. Ämbetsverket har bl.a. satt i gång uppgörandet av ett eget miljöprogram och en egen miljöpolitik. Hösten 1995 fattade RHK beslut om att i allt högre grad övergå till användning av miljövänliga betongsliprar. Vad gäller den nya dieselmaterielen beslöt man att ta i bruk de internationella Euro II-utsläppsnormerna. RHK är även i färd med att sätta i gång bullermätningar av den rullande materielen på olika typerns bankonstruktioner.

DEN ELEKTRISKA

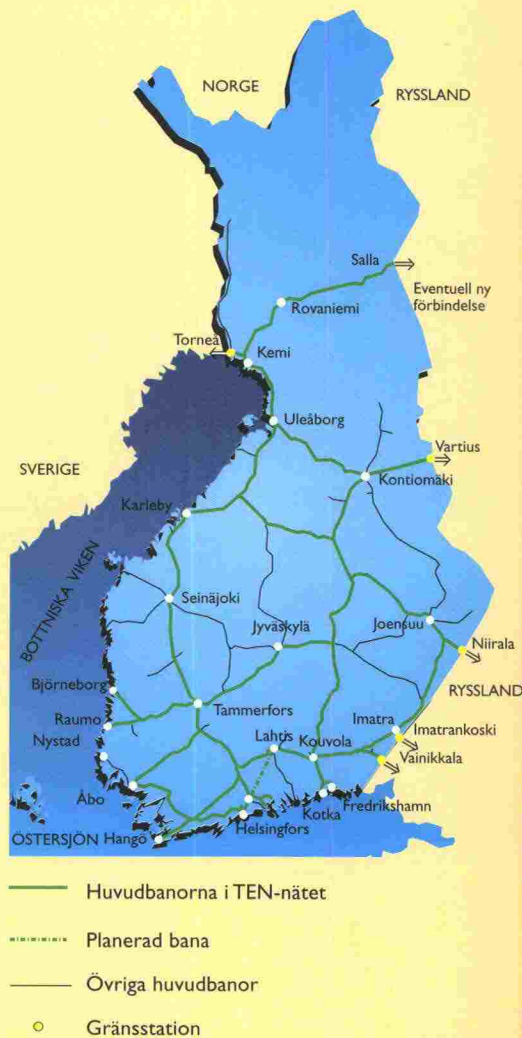
DRAGKRAFTENS ANDEL ÖKAR

Målet för banornas fortsatta elektrifieringsprogram är att höja den miljövänliga elektriska dragkraftens andel från nuvarande cirka 60 procent till över 80 procent. Den fortsatta elektrifieringen leder till snabbare tågtrafik samt gör det möjligt för tyngre tåg än tidigare att köra.

Nordiska triangeln



Finlands TEN-nät



Ekonomisk översikt 1995

År 1995 beviljades ur statsbudgeten, tilläggsbudgeterna inberäknade, 1 831 milj.mk till banhållningen. Med det från föregående år överförda anslaget på 361 milj.mk samt 25 milj.mk i kassamedel, uppgick tillgångarna till totalt 2 217 milj.mk. Dessutom beviljades en överskridning av anslag på 2,5 milj.mk för anskaffning av jordområden.

Under den förra hälften av år 1995 användes 1 014 milj.mk av budgetanslagen till banhållning. Härutöver användes till banhållning 10 milj.mk inkomster från försäljning av tillgångar samt 13 milj.mk övriga inkomster. Under årets senare hälft användes 996 milj.mk av budgetmedlen till banhållning.

För den egentliga banhållningen användes år 1995 totalt 2 042 milj.mk och för anskaffning av jordområden 5 milj.mk. I banhållningen använde man för första gången omkostnadsmomentet ur vars medel utöver den egentliga banhållningen, trafikledningen, RHK:s utgifter inkluderande kontrollavgiftsverksamheten samt fastighetsfunktionens utgifter finansierades. På momentet intäktfördes åter banavgiften, fastighetsfunktionens inkomster och övriga intäkter. Med inkomsterna kunde man finansiera egentlig banhållning för 9 milj.mk.

Uppföljning av de särskilda projekten inom banhållningen år 1995

	Använts I halvåret	Använts II halvåret	Använts totalt 1995	Överförs till år 1996
1 000 mk				
UTVECKLANDE				
Helsingfors-Dickursby	33 619	37 475	71 094	
Helsingfors-Tammerfors	4 268	10 863	15 131	
Helsingfors-Åbo	33 583	37 575	71 158	
Tammerfors-Seinäjäoki	31 855	41 346	73 201	
Tammerfors-Pieksämäki, elektr.	13 675	12 698	26 373	
Kyrkslätt-Åbo, elektr.	1 277	0	1 277	
Tammerfors-Björneborg/Raumo, elektr.	17 405	26 063	43 468	
Toijala-Åbo, elektr.	8 895	1 038	9 933	1 067
Tågövervakning	11 219	18 634	29 853	
Övrig utveckling, planering	7 651	5 597	13 248	
UTVECKLANDE	163 447	191 289	354 736	63 747
JORDOMRÅDEN		5 496	5 496	
EU-PENGAR FÖR REGIONAL UTVECKLING				1 280
NATIONELL ANDEL AV EU-PROJEKT				1 600
Upprätthållning	357 173	349 016	706 189	
Förnyande	515 914	465 631	981 545	
PRIMÄRBANHÅLLNING	873 087	814 647	1 687 734	143 427
RHK, trafikledn, kontrollverks.		112 359	112 359	
Fastighetsfunktionen		20 002	20 002	
RHK O. ÖVR. TOTALT		132 361	132 361	
SAMTLIGA UTGIFTER	1 036 534	1 143 793	2 180 327	209 841
Intäkter, banavgift		-90 000	-90 000	
Intäkter, fastighetsfunktionen		-38 988	-38 988	
Intäkter, övriga	-22 789	-18 304	-41 093	
INTÄKTER TOTALT		-147 292	-170 081	
NETTOUTGIFTER	1 013 745	996 501	2 010 246	211 121

Kalkyl om uppfyllelse av budgeten 1.7.-31.12.1995

Budgetkonto		Anslag			Använts Influtit	Överförs till följande år	Jämförelse med budgeten
		Överförs från 1 halvåret	1.7.-31.12.95	Till förfogande			
INKOMSTER							
11.04.11		Mervärdesskatt			914 510		
12.31.58		Inkomster från banhållningen			66 000		
INKOMSTER TOTALT					980 510		
UTGIFTER							
28.99.23.1	A	Utgifter för mervärdesskatt			247 958 536		
28.99.23.2	A	Gemenskapsinternt förvärv, moms			1 013		
MOMS TOTALT					247 959 549		
UTGIFTER FÖR BANHÅLLNINGEN							
26.97.61.3	S 3	EU-pengar för regional utveckling	1 280 000	1 280 000		1 280 000	
31.58.21.1	S 2	EU-mål	1 600 000	1 600 000		1 600 000	
31.58.21.2	S 2	RHK och övrig primär-banhållning					
Bruttoutgifter			941 400 000	941 400 000	797 972 888	143 427 112	
			1 082 400 000	1 082 400 000	945 264 873	137 135 127	
-Banförvaltningscentralen			141 500 000	141 500 000	112 358 886	29 141 114	
-Primärbanhållning			897 400 000	897 400 000	812 904 347	84 495 653	
-Fastighetsfunktionen			43 500 000	43 500 000	20 001 640	23 498 360	
Bruttoinkomster			-141 000 000	-141 000 000	-147 291 985	6 291 985	
-Banavgift			-90 000 000	-90 000 000	-90 000 000		
-Inkomster från fastighets-funktionen			-46 000 000	-46 000 000	-38 987 633	-7 012 367	
-Säljinkomster			-5 000 000	-5 000 000	-18 304 352	13 304 352	
31.58.62.	S 2	VR:s banhållning					
31.58.62.1.1.	S 2	Helsingfors-Dickursby	6 206 000	6 206 000	6 206 000		
31.58.62.1.2.	S 2	Helsingfors					
-Tammerfors			3 818 000	3 818 000	3 818 000		
31.58.62.1.3.	S 2	Helsingfors-Åbo	38 000	38 000	38 000		
31.58.62.1.4.	S 2	Tammerfors-Seinäjäoki	3 445 000	3 445 000	3 445 000		
31.58.62.1.5.	S 2	Tammerfors					
-Pieksämäki			4 386 000	4 386 000	4 386 000		
31.58.62.1.6.	S 2	Tammerfors-Björneborg					
/Raumo elektr.			3 595 000	3 595 000	3 595 000		
31.58.62.1.7.	S 2	Tågövervakning	7 422 000	7 422 000	7 422 000		
31.58.62.2	S 2	Primärbanhållning	1 743 540	1 743 540	1 743 540		
31.58.77.	S 2	Utveckl. av banhållningen	225 000 000	225 000 000	161 252 709	63 747 291	
31.58.77.2	S 2	Utveckling	225 000 000	225 000 000	161 252 709	63 747 291	
31.58.87	A	Bannätets jordomr.	3 000 000	3 000 000	5 496 245		-2 496 245*
49431586218	S 3	Planering	89 000	89 000	89 000		
49431586219	S 3	Toijala-Åbo, elektrifiering	2 105 000	2 105 000	1 037 533	1 067 467	
UTGIFTER FÖR BANHÅLLNINGEN TOTALT							
			32 847 540	1 172 280 000	1 205 127 540	996 501 915	211 121 870

*Beviljats tillstånd till överskridning 2 500 000 mk

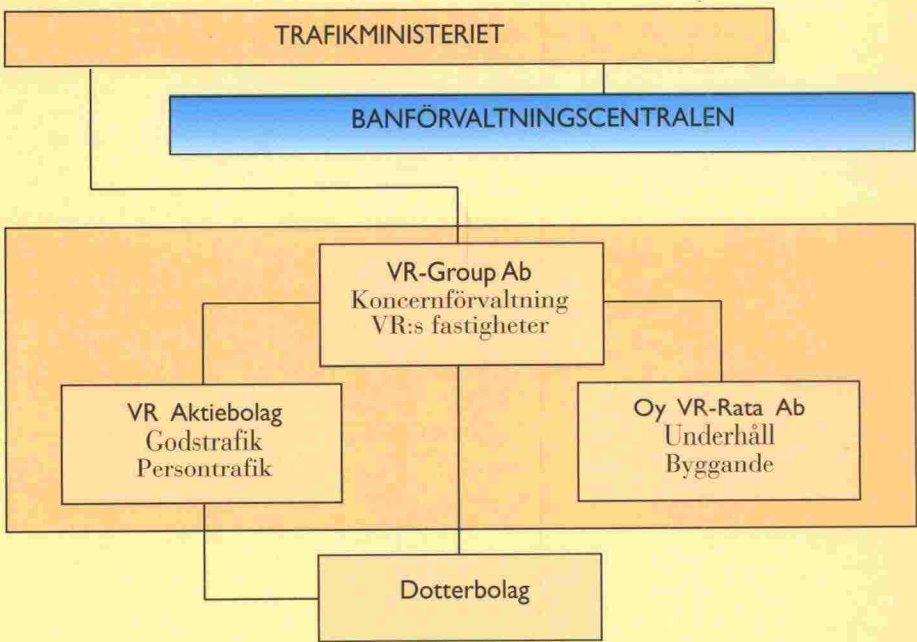
Helsingfors 20.2.1996

Överdirektör
Ossi Niemimuukko

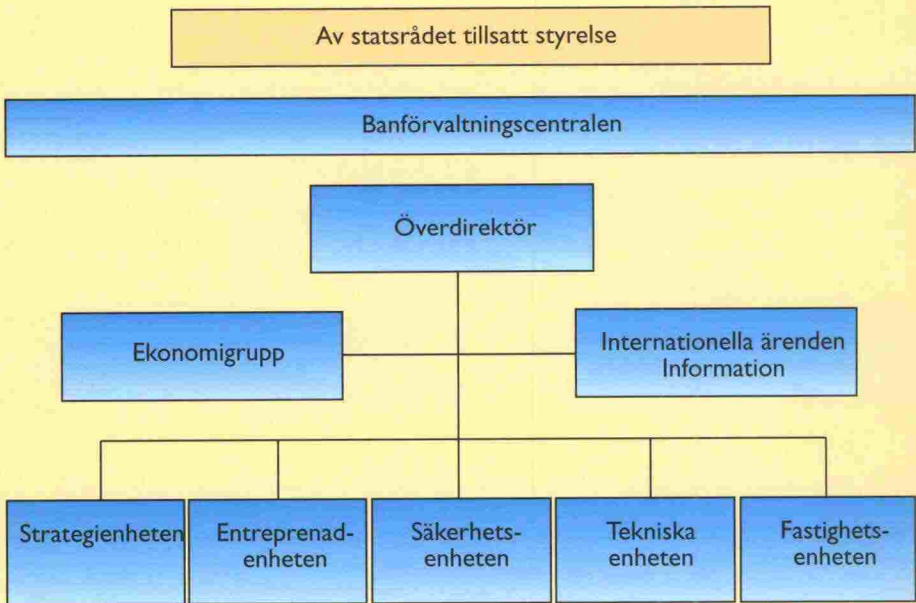
Ekonomichef
Airi Kivelä

Banförvaltningscentralens roll

Banförvaltningscentralen är ett självständigt ämbetsverk, som lyder under trafikministeriet. Det köper tjänsterna i anslutning till banhållningen, fastighetsskötseln och trafikledningen av utomstående företag, bl.a. VR-bolagen.



Banförvaltningscentralens organisation



Kontaktdata

Banförvaltningscentralen
PB 185 (Brunnsgatan 6)
00101 Helsingfors
Tel. (90) 5840 5111
Fax (90) 5840 5100

Överdirektör
Ossi Niemimuukko
(90) 5840 5101

Överdirektörens sekreterare
Annukka Heinonen
(90) 5840 5102

Strategienheten
Biträdande direktör Martti Kerosuo
(90) 5840 5120

Entreprenadenheten
Biträdande direktör
Juha-Heikki Pasanen
(90) 5840 5131

Säkerhetsenheten
Biträdande direktör Yrjö Poutiainen
(90) 5840 5150

Tekniska enheten
Biträdande direktör
Markku Nummelin
(90) 5840 5180

Fastighetsenheten
Biträdande direktör Timo Välke
(90) 5840 5160

Ekonomigruppen
Ekonomichef Airi Kivelä
(90) 5840 5110

Sekreterare för Internationella ärenden
Kari Konsin
(90) 5840 5104

Informationschef
Timo Saarinen
(90) 5840 5103

Data om Finlands bannät

(1.1.1996)

Den första banan: Helsingfors-Tavastehus år 1862

Spårvidd: 1 524 mm

Banlängd totalt: 5 859 bankm, varav huvudbanor 5 660 bankm

Spårlängd inkl. sidospår: 8 915 spårkm

Dubbel- eller flerspårig bana: 496 spårkm

Spår med betongsliprar: 1 400 spårkm

Skarvfritt spår: 3 660 spårkm

Elektrifieringssystem: 25 kV 50 Hz

Elektrifierad bana: 2 073 bankm

Tunnlar: 42 st.

- vid huvudbanorna 38 st.

- vid industribanorna 4 st.

Tunnlarnas sammanlagda längd: 25 255 m

Järnvägsbroar: 1 998 st.

- banbroar (över åar) 1 086 st.

- vägportar 662 st.

- fotgängartunnlar 250 st.

Broar över järnvägen: 734 st.

- övergångsbroar 663 st.

- övergångsbroar för lätt trafik 71 st.

Antalet plankorsningar på huvudbanorna: 3 884 st.

- försedda med halvbommar 694 st.

Bansliprar/km: 1 640 st.

Typ av nya räler på huvudbanorna: UIC 60 (vikt 60 kg/m)

Jordområden i RHK:s ägo: 28 800 ha, varav 21 200 ha under spåren.

Byggnader i RHK:s ägo: 4 500 st. till en volym på 1,4 milj.m³



Brunnsgatan 6
PB 185 FIN-00101 Helsingfors
Tel. (90) 5840 5111
Fax (90) 5840 5100